《甲板見習生的航海散記》5

方威

早在三月中返回亞洲的時候，已經收到公司的最新指示，四月十七日於南韓釜山投入新航線。新航線是公司的其中一條較長的航線，航線名字是南中國美國東岸特快線，完成一個航次需時六十三天。聽到這個消息後，我感到十分興奮，因為我的夢想快要達成了！從小我有一個夢想，就是乘坐飛機環遊世界，體驗各地的風土人情。不過，今次完成夢想的方法十分特別，就是乘坐商船飄洋過海。回想起今年的一月份在鹿特丹登船，當時主要往返歐洲與美國東岸。相隔兩個月後，我們從歐洲經蘇彝士運河駛回亞洲。從香港出發後，船將會從亞洲橫越太平洋，駛往貫穿中美洲之間的巴拿馬運河，然後向美國東岸進發。這次回到紐約的話，剛好環繞地球整整一圈，也就是說我們的船已經環遊世界一週了。在橫越太平洋這段漫長的航程中，陪伴我值班的是新來的烏克蘭籍大副。最初以為回到亞洲後就會跟其他見習生更換值班時間，誰知道船長已經預先安排好一切，繼續維持我的值班時間不變。後來跟新上任的大副聊天的時候，才明白箇中原因。原因是新來的大副和華籍水手長言語不通，船長安排我為他們擔任翻譯員，從而減少雙方因為語言不同而產生的誤會。不過，有時候大家會互相比劃和在紙上畫圖案示意，對方也會明白。值班的時候，大副和我閒話家常和分享他在航海生涯中的難忘經歷，當然還少不了指導我航海技術和如何提升工作效率。另外，大副知道我素來對古典音樂有頗濃厚的興趣，他告訴我夏威夷群島附近有一連串海底山脈，名字是音樂家群山（Musicians Seamounts），所有山脈都是以著名的作曲家命名的，例如貝多芬（Beethoven）、莫札特（Mozart）、馬勒（Mahler）、柴可夫斯基（Tchaikovsky）等。適逢其會，剛好我們的預定大圈航行（great circle sailing）航線就是在那一連串海底山脈附近，在編號 4805 海圖上可以見到它們所在的位置，真教我這位音樂愛好者感到莫名的興奮，就像探險家發現新大陸一樣。

在普通人的印象中，五月份是踏入初夏的時候，乍暖還寒的天氣變得炎熱起來。不過，由於我們使用大圈航行的關係，船從香港啟航後就向東北方行駛。當船在北緯約四十度附近一帶時，天氣漸趨寒冷，室外氣溫只有攝氏六度。每當凌晨三時四十五分起床梳洗預備上駕駛台值班時，從被窩裏鑽出來感覺好像掉進冰窖一樣，加上使用未加熱的自來水洗臉，寒冷刺骨的溫度使精神頓時為之一振。大約在香港至巴拿馬的巴保亞（Balboa）行程一半左右，船慢慢把航向調整至約東南偏東，緯度逐漸靠近赤道的時候，情況開始有所改善。同時，昏暗的天色亦逐漸明朗起來，剛好生日那天清晨可以見到一輪紅日在地平線慢慢升起，使我領略到大自然美麗的一面和造物者的偉大。到了五月十三日，我們終於抵達位於中美洲的太平洋與大西洋特快通道——巴拿馬運河（Panama Canal）。

巴拿馬運河於一九一四年正式啟用，至今已經有九十八年的歷史了。追溯歷史，運河開通前，所有商船必須繞道經過南美洲智利的合恩角（Cabo de Hornos 或 The Horn），該處水域的氣候十分惡劣，自古以來是危險的航道，航行時要特別小心謹慎。一八七三年，運河由法國人開始修建，但由於中美洲氣候炎熱多雨，地理環境複雜，加上瘧疾及黃熱病等傳染病肆虐的關係，不少工人因此而不幸葬身此地。在種種不理想的條件底下，法國人只好放棄，交由美國人接手興建。運河通航後，就成為了往來太平洋與大西洋的一條捷徑，航行距離由約八千海里縮短至約四十五海里，而航行時間則由二十多天大大縮短至八小時。為了縮短航行距離、時間和避免受惡劣天氣的影響，商船大多選擇巴拿馬運河作為由亞洲前往北美洲東部航線的一部分。適逢其會，我們的船由於需要前往巴拿馬、牙買加及美國東岸數個港口，加上船的總長度（length overall）、寬度（breadth）、吃水（draught）皆符合運河船閘室（lock chamber）的大小，故此取道巴拿馬運河，而能夠通過巴拿馬運河的船隻則通稱為「巴拿馬級」船（Panama Class）。

抵達運河前，我們先使用甚高頻無線電向運河管制站申報，於錨地等待有關當局安排。大約凌晨三點多的時候，得到允許及引航員登船後，船開始緩緩地行駛。從錨地至運河太平洋入口米拉佛雷斯船閘（Miraflores Locks）前之間的航程，我們按照左右兩列燈標所指示的航道和領航員的指引行駛。在漆黑的夜裡，兩列燈標為我們指引出一條水道，就像民航客機降落時跑道上的指示燈。右紅左綠的燈標就像兩串寶石在黑暗中閃耀，煞是好看。當差不多到達運河船閘的時候，在遠處可以看見船閘基堤上有一個霓虹燈箭頭號誌，就像舊九廣鐵路（英段）時代的號誌臂，它指示著船應進入哪個船閘室、前進、停止、等候船閘室準備就緒等等。大約隔了半小時左右，船艏首先經過運河閘口突出的基堤，小艇上的運河工人先把鋼纜帶引上船，並套上船艏右側纜樁與銀灰色的小火車（locomotive / mule）連接起來。與此同時，船艏左側與船艉各有一艘拖輪協助船進入船閘室。整條船完全進入船閘室的時候，船艏左側和船艉兩側已用鋼纜與閘室頂部的四輛小火車連接起來，把船固定在船閘室的正中位置，而拖輪早就在船進入船閘室前逐一離開。固定位置後，船艉附近的水閘徐徐關上，大量的水從船閘室的底部注入，使第一船閘室與第二船閘室的水位相等，整個注水的過程只需十分鐘左右就完成。當注水完畢後，船就可以駛入下一個船閘室。等待注水過程完成的時候，船長、三副、舵手和我可以休息一會。船長知道我素來喜歡攝影，幾天前提醒我在抵達運河前做好準備，謹記隨身攜帶數碼相機及為電池充電，趁機拍下充滿熱帶雨林氣息的景色。不過，由於運河的景色十分迷人，使我拍下了不少照片，而船員之間也會互相分享照片，為自己留下美好的回憶。

駛入運河初段時，船長先讓我觀察三副如何操作主機傳令鐘 (Engine Telegraph) 和在機艙傳令簿 (Bell Book) 上摘錄進出船閘的時間等事項，然後讓我一個人獨自操作。雖然說平常靠泊碼頭和啟航時已經對於上述操作頗為熟悉，但是進入運河和船閘等狹窄航道，始終會讓我倍添緊張，

掌心冒汗，對於領航員的每一個命令必須全神貫注地聆聽和立刻執行，偶一不慎必造成重大事故。隨著時間一分一秒過去，船已經駛進米拉佛雷斯湖（Miraflores Lake），然後進入皮德洛米蓋船閘（Pedro Miguel Locks）。離開太平洋邊陲的米拉佛雷斯船閘和皮德洛米蓋船閘後，船已經升至與湖面相同的水位，慢慢駛進加頓湖（Gatun Lake）了。在平靜的湖面上行駛的時候，船艏劃破了水面，泛起陣陣波浪，翠綠的湖水倒映著藍天白雲，使過運河的心情可以稍微放鬆。除了天空上有飛鳥翱翔之外，湖裡還有鱷魚。起初見到湖面有數個不明物在水面飄浮，還以為是樹木。當拿起望遠鏡一看，原來是滿嘴尖牙的鱷魚，為寧靜的氣氛平添幾分顫慄。經過八小時的航程後，我們到達加頓船閘（Gatun Locks），三個船閘室把船慢慢下降至與大西洋相同的水位，整個「翻山越嶺」過程才宣告完成。順帶一提，很多人以為加頓湖是整個運河系統的運作關鍵元素，其實真正維持運河的正常運作是運河的水源——查格拉斯河（Chagres River）。每次船進出太平洋和大西洋接壤的船閘時，導致七十六點五萬公升河水外溢。為確保湖水充足及保持水位於正常水平，工程師修建運河時已經在查格拉斯河於加頓船閘（Gatun Locks）附近築起查格拉斯壩（Chagres Dam）儲水，必要時可洩洪讓河水回復至正常水位，而且可以利用水力發電提供電力支持船閘的運作，可謂一舉兩得。查格拉斯河長年川流不息，一直以來滋潤著整個運河系統。不過，去年夏天的特大暴雨導致運河有史以來第一次封河二十四小時。洪水夾雜著泥沙沖進運河，使船閘室排水系統閉塞，水位同時不斷上升，大大影響航行安全，故不得不把所有船閘和水壩打開，達到緊急洩洪的目的，使水位回復正常水平。

到了美國東岸，本來想相約親友出來見面吃飯，可惜因為車程太久，所以只能透過電話聯繫，聽聽對方的聲音。在對話中，大家互相問候，得知他們生活一切安好，同時分享我在船上工作的苦與樂。中午時分，伙食供應商老李來了，船員最關心他身上是否有電話卡出售，讓他們致電回家和上網。早在抵靠紐約前，我已經在港外發短訊通知老李替船員安排電話卡。不過，由於老李身上沒有足夠數量的電話卡，他只能晚一點把電話卡帶來。下了班後，我乘坐老李的車出外到史提頓島（Staten Island）的購物中心選購衣履，順便去大型超級市場補給一下我的零食儲備，放大洋的晚上可以讓我充饑。回到船上，很多船員簇擁著我和老李嚷著要電話卡，我連忙安排好一切，讓船員一個接一個購買電話卡。而我也為電話卡充值，讓自己上網瀏覽香港最新的新聞消息和上載散文和照片與朋友分享。

話說回來，四月底在香港的時候，有大約數名新舊船員交替，其中一名新船員是我的師兄，他比我早一屆畢業，年初已經考取三級副長適任證書。他這次上船是為晉升三副做準備，起初他跟隨二副值班，對駕駛台和三副的工作範疇加深了解。相隔一段時間後，經過船長及大副的評估後，他終於正式被擢升為三副。從巴拿馬開往釜山的航程中，師兄被安排在每日四時至八時跟隨大副值班，而我也趁機會向他討教關於工作及考取證書的經驗和訣竅。每天早上下了班後，我跟隨三副進行消防及救生設備的保養和維修，務求保

持所有設備處於良好狀態，可供船員隨時在緊急情況下使用。剛離開巴拿馬的克利斯托堡（Cristobal）沒多久，大副安排我和水手長去協助三副維修救生艇的繫穩鋼纜（grip wire）。到了安全訓練及緊急演習的時候，我和三副一起為船員講解救生艇和救生筏內的求生工具，讓各船員溫故知新，學習如何正確使用求生工具保護自己。適逢其會，船上某些求生訊號工具的使用期限即將屆滿，我跟隨三副為工具逐一檢查，然後準備物資申請清單，等待七月初在香港把舊的求生訊號工具送交岸上回收商，然後把新的存放在適當的位置。值班的時候，我和三副一起在駕駛台，兩名香港船員在一起的時候偶爾會聊聊天，打破沉寂的氣氛，有時候大管輪也會到駕駛台參與我們的「小組會議」，商量哪個港口上岸觀光的好去處。另外，每當見到醉人的景色時，我們立刻從口袋裡拿出數碼相機，把眼前美麗的一刻留住。不過，七月初我和大管輪放船後，就剩下三副自己一個香港人孤軍作戰，沒有人用粵語跟他交談了。

為期六十三天的航程裡，有四十五天的時間是在大海中航行（行內俗稱「放大洋」）。在漫長的航程中，很多人以為除了工作以外，休息時間是百無聊賴的。不過，船員會自己尋找活動消磨時間，讓自己忙裡偷閒。我在船上工作十個月以來，發現不同國籍的船員有不同的活動，例如國內船員比較喜歡玩紙牌；菲籍船員喜歡看電影、聊天；香港籍船員喜歡看電影、聽音樂等。而我比較喜歡自己一個人在房間內看生活雜誌、閱讀小說、寫明信片、聽音樂，偶爾還會用口琴吹兩段曲子和菲籍船員合奏，為船上生活加添一些色彩。在看雜誌的時候，某些專欄特別推介可讀性高的書籍，當中不乏中港台三地的出版物。當看到值得閱讀的書籍推介時，我會事先把書名抄下，然後看看在台灣高雄上岸時是否有機會購買心儀的書籍，至於香港的出版物和雜誌，則透過電郵或短訊麻煩家人代勞了。閱讀雜誌時，正是我汲取寫作靈感的良好時機，見到精闢的字句我會抄寫下來，留待日後寫作時以備不時之需。有些時候，國內船員邀請我去打紙牌或喝一杯，由於我對這些活動不感興趣，只好婉拒他們的好意了。另外，有些船員因為英語能力稍遜，對於國外的產品一竅不通，所以晚上寫完工作日誌後就替他們翻譯產品說明，讓他們明白產品的用途。每次完成翻譯後，他們總會請我喝一杯清茶或吃零食，這也是船員之間聯絡感情的其中一個方式。日子久了，大家就像兄弟一樣，互相照顧對方。至於學習方面，我與內地的見習生組成學習小組，大家互相指導對方，分享工作經驗，從而提升工作效率。同時，我即將接近放船歸家的日子，手上的文書工作需要逐一交給其餘的見習生，例如冷凍貨櫃紀錄簿、初級船員工作時數紀錄、電話表等。當交接完成後，我也準備收拾行裝和打掃房間，把房間內的一切還原。

從巴拿馬的克利斯托堡啟航，經過二十五天的航行時間，我們終於抵靠韓國釜山。釜山是韓國南部的著名的港口，屈指一算我已經隨船三次停靠釜山港，而這次是最後一次了。在上岸遊玩前，我陪同檢疫員檢查船上是否有外來的昆蟲，以防散播傳染病。檢查過程中，我突然興之所至，哼起朝鮮兒歌《小白船》，檢疫員聽到後也跟我一塊兒「合奏」。後來他問起

我為甚麼認識這首歌，我回答他是我在唸小學的時候上音樂課學的，這次的經歷再次證明了音樂是無分國界，是世上人們共同的語言。完成工作後，我和三副一起去釜山市中心內遊覽。釜山市內的街道十分潔淨，人們十分友善，遇到困難時會樂意幫助你。還記得向路人問路時，我們遞了碼頭的地址給一位中年婦人，她看完後就告訴我們坐哪路車回去，心裡感到十分溫暖。不過，我素來對韓語一竅不通，只能向那位中年婦人說「kam-sha-ni-da!」（韓語：謝謝你！），而她也向我們報以微笑。進了市中心，首先要替朋友完成他們交托的「任務」，就是選購韓國的化妝品。完成任務後，我們繼續在市中心內探索，發現有一家傳統的雜貨店。當見到貨架上有韓國的特產紫菜時，我們二話不說買了一點回去作伴手禮。回到碼頭旁的海員俱樂部，我選購鑰匙扣、郵票、明信片、別針等紀念品，送給朋友的同時也為我留下回憶，好讓我將來記得曾經到過哪些國家、城市和港口。

不經不覺，今天是我在船上工作剛好半年的日子，是時候放船回家讓自己放鬆一下，調整心理狀態。趁休假這段時間裡，我打算去報考一些與工作相關的證書課程，為將來做好準備。常言道：休息是為了走更遠的路。休假期間，我有可能會去祖國旅行，探望朋友和親身體驗紀錄片所展示美麗的風光。如無意外，估計三個月後再收拾行裝，準備登上見習生的第三條船，繼續我的航海路，靠著明星的指引，戰勝驚濤駭浪，尋找導岸！

(方威先生：東方海外貨櫃航運甲板見習生，AMNI, MIS)

萬 邦 集 團

International Maritime Carriers Limited "IMC" IMC

The IMC Group comprises companies with diverse interest worldwide. The major strategic business interests core to the IMC Group are in shipping operations, shipmanagement, crew management, newbuilding services, distribution, logistics, engineering and infrastructure development, palm plantation, iron ore, oil and gas and coal mining, port development besides real estate development and construction material manufacturing.

The IMC Group owns and operates a fleet of bulk carriers, chemical/product tankers, offshore supply vessels, FPSO FLF, tugs and barges, logistic distribution center, warehousing, container terminal, shiprepair and shipbuilding yards.

The IMC Group has a major presence in Asia such as Thailand, Malaysia, Hong Kong, Singapore and China. It also has offices including Japan, South Korea, the Philippines, Indonesia, India, UAE, Australia, U.K. and U.S.A.

Contacts:

Rooms 1705-08, 17/F, St. George's Building, 2 Ice House Street, Central, Hong Kong.
香港中環雪廠街 2 號聖佐治大廈 17 樓 1705-08 室
Tel: (852) 2820 1100 Fax: (852) 2596 0050
Email: iris@imcgroup.com.hk Website: www.imcgroup.info